

Универзитет „Гоце Делчев“ - Штип, Правен факултет, Центар за  
правно политички истражувања, Штип, Македонија  
Државен Универзитет во Воронеж, Правен факултет,  
Воронеж, Русија  
Универзитет во Лиеж, Факултет за право, политички науки и  
криминологија, Лиеж, Белгија



ВТОРА МЕЃУНАРОДНА НАУЧНА КОНФЕРЕНЦИЈА

# ОПШТЕСТВЕНИТЕ ПРОМЕНИ ВО ГЛОБАЛНИОТ СВЕТ



КНИГА НА АПСТРАКТИ

Штип, 2015

Second International Scientific Conference: SOCIAL CHANGE IN THE GLOBAL WORLD © 2015 Copyright Goce Delcev University in Shtip, Republic of Macedonia. Address: Goce Delcev University, Shtip, Faculty of Law, ul. Krste Musirkov bb, PO box 201, 2000, Shtip, R. Macedonia. [www.ugd.edu.mk](http://www.ugd.edu.mk); [www.clprmk.org](http://www.clprmk.org).

**Печати / Print 2- ri Avgust- Shtip**

**Графичка подготовка – Центар за Правно- политички истражувања**

CIP - Каталогизација во публикација

Национална и универзитетска библиотека "Св. Климент Охридски", Скопје

316.42(100)(062)(048)

МЕЃУНАРОДНА научна конференција (2 ; 2015 ; Штип)  
Општествени промени во глобалниот свет : книга на апстракти /

Втора меѓународна научна конференција, Штип, 2015 = Social change in the global world : book of abstracts / Second international scientific conference, Shtip, 2015 = Социальные изменения в глобальном мире: сборник тезисов / Вторая международная научная конференция, Штип, 2015. - Штип : Универзитет "Гоце Делчев" ; Shtip : Goce Delcev University ; Штип : Универзитет им. Гоце Делчева, 2015. - 248 стр. ; 23 см

Текст на мак., англ. и рус. јазик

ISBN 978-608-244-229-7

1. Насп. ств. насл. - I. International scientific conference (2; 2015; Shtip) види Меѓународна научна конференција (2; 2015; Штип). - II. Международная научная конференция (2; 2015; Штип) види Меѓународна научна конференција (2 ; 2015 ; Штип)  
а) Општествени промени - Свет - Собири – Апстракти

COBISS.MK-ID 99165962

Goce Delcev University in Shtip, Faculty of Law, Center for Legal  
and Political Research, Shtip, Macedonia  
State University of Voronezh, Faculty of Law, Voronezh, Russia  
University of Liege, Faculty of Law, Political Science and  
Criminology, Liege, Belgium



SECOND INTERNATIONAL SCIENTIFIC CONFERENCE



# **SOCIAL CHANGE IN THE GLOBAL WORLD**

Center for legal and Political Research

**BOOK OF ABSTRACTS**

**Shtip, 2015**

Университет им. Гоце Делчева, Юридический факультет, Центр  
правовых и политических исследований (Штип, Македония)  
Воронежский государственный университет, Юридический  
факультет (Воронеж, Россия)  
Льежский университет, Факультет права, политологии и  
криминологии (Льеж, Бельгия)



ВТОРАЯ МЕЖДУНАРОДНАЯ НАУЧНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ

# СОЦИАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ В ГЛОБАЛЬНОМ МИРЕ

Center for legal and Political Research

СБОРНИК ТЕЗИСОВ

Штип, 2015

**Организациски комитет / Organizational Committee/  
Организационный комитет конференции**

Strashko Stojanovski PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [strasko.stojanovski@ugd.edu.mk](mailto:strasko.stojanovski@ugd.edu.mk)  
Jovan Ananiev PhD, Faculty of Law, University “Goce Delcev”- Shtip, Macedonia, [jovan.ananiev@ugd.edu.mk](mailto:jovan.ananiev@ugd.edu.mk)  
Kristina Misheva PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [kristina.miseva@ugd.edu.mk](mailto:kristina.miseva@ugd.edu.mk)  
Marija Ampovska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [marija.radevska@ugd.edu.mk](mailto:marija.radevska@ugd.edu.mk)  
Natalia Vladimirovna Butusova PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, [butusova@law.vsu.ru](mailto:butusova@law.vsu.ru)  
Nives Mazur Kumrić PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liège, Belgium, [nives.mazurkumric@ulg.ac.be](mailto:nives.mazurkumric@ulg.ac.be)

**Програмски комитет / Program Committee /  
Программный комитет конференции**

Adoyi Onoja PhD, Nassarawa State University, Keffi, Nigeria, [onojaa@yahoo.com](mailto:onojaa@yahoo.com)  
Afet Mamuti PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, [afet.mamuti@unite.edu.mk](mailto:afet.mamuti@unite.edu.mk)  
Agim Nuhiu PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, [agim.nuhiu@unite.edu.mk](mailto:agim.nuhiu@unite.edu.mk)  
Agor Sarkisyan PhD, University of Svishtov, Bulgaria, [agop@uni-svishtov.bg](mailto:agop@uni-svishtov.bg)  
Alenka Verbole PhD, currently- OSCE Mission in Tirana, University of Ljubljana, Slovenia, [alenka.verbole@osce.org](mailto:alenka.verbole@osce.org)  
Altin Shegani PhD, Faculty of Law, University of Tirana, Albania, [altin\\_shegani@yahoo.com](mailto:altin_shegani@yahoo.com)  
Ana Nikodinovska Krstevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [ana.nikodinovska@ugd.edu.mk](mailto:ana.nikodinovska@ugd.edu.mk)  
Anastasia Bermúdez Torres PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology, University of Liege, Belgium, [abermudez@ulg.ac.be](mailto:abermudez@ulg.ac.be)  
Andon Majhoshev PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [andon.majhosev@ugd.edu.mk](mailto:andon.majhosev@ugd.edu.mk)  
Bekim Beliqi PhD, University of Prishtina, Department of Political Science, Kosovo, [bekim.baliqi@gmail.com](mailto:bekim.baliqi@gmail.com)

Belul Beqaj PhD, University of Business and Technology, Department of Political Science, Prishtina, Kosovo, [belul.beqaj@gmail.com](mailto:belul.beqaj@gmail.com)

Borka Tushevska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [borka.tusevska@ugd.edu.mk](mailto:borka.tusevska@ugd.edu.mk)

Elena Ivanovna Nosreva PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, [elena@nosyreva.vrn.ru](mailto:elena@nosyreva.vrn.ru)

Gabriela Belova PhD, Faculty of Law, University “Neofit Rilski”, Blagoevgrad, Bulgaria, [gbelova@hotmail.com](mailto:gbelova@hotmail.com)

Gemma Andreone PhD, Institute for International Legal Studies of the Italian National Research Council (ISGI - CNR), Italy, [gemma.andreone@gmail.com](mailto:gemma.andreone@gmail.com)

Haluk Aydin PhD, Faculty of Arts and Sciences, Balıkesir University, Balıkesi, Turkey, [aydinhaluk@hotmail.com](mailto:aydinhaluk@hotmail.com)

Ivana Bajakić PhD, Department of Economic Sciences, Faculty of Law, Zagreb, Croatia, [ivana.bajacic@pravo.hr](mailto:ivana.bajacic@pravo.hr)

Kristina Misheva PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [kristina.miseva@ugd.edu.mk](mailto:kristina.miseva@ugd.edu.mk)

Kristine Whitnable PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [kristine.whitnable@ugd.edu.mk](mailto:kristine.whitnable@ugd.edu.mk)

Jadranka Denkova PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip, Macedonia, [jadranka.denkova@ugd.edu.mk](mailto:jadranka.denkova@ugd.edu.mk)

James C. Helfrich PhD, Global Scholars, Liberty University, Colorado, USA, [jchelfrich@aol.com](mailto:jchelfrich@aol.com)

Jovan Ananiev PhD, Faculty of Law, University “Goce Delcev”- Shtip, Macedonia, [jovan.ananiev@ugd.edu.mk](mailto:jovan.ananiev@ugd.edu.mk)

Jusuf Zejneli PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia, [jusuf.zejneli@unite.edu.mk](mailto:jusuf.zejneli@unite.edu.mk)

Maciej Czerwinski PhD, Institute of Slavic Philology, Jagiellonian University, Krakow, Poland, [maciej.czerwinski@uj.edu.pl](mailto:maciej.czerwinski@uj.edu.pl)

Marieta Olaru PhD, Doctoral School in Business Administration, Research Center for Business Administration, Department of Business, Consumer Sciences and Quality Management, The Bucharest University of Economic Studies, Romania, [olaru.marieta@gmail.com](mailto:olaru.marieta@gmail.com)

Marija Ignjatovic PhD, Faculty of Law, University of Nis, Serbia, [marija@prafak.prafak.ni.ac.rs](mailto:marija@prafak.prafak.ni.ac.rs)

Marina Valentinovna Sencova (Karaseva) PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, [smv@law.vsu.ru](mailto:smv@law.vsu.ru)

Mato Brautović PhD, University of Dubrovnik, Croatia, [mbraut@unidu.hr](mailto:mbraut@unidu.hr)

Migena Leskoviku PhD, Law Faculty, European University of Tirana, Albania, [migena.leskoviku@gmail.com](mailto:migena.leskoviku@gmail.com)

Natalia Vladimirovna Butusova PhD, Faculty of Law, Voronezh State University, Russia, [butusova@law.vsu.ru](mailto:butusova@law.vsu.ru)

Naser Ademi PhD, Faculty of Law, State University of Tetovo, Macedonia ,  
[dr.naserademi@gmail.com](mailto:dr.naserademi@gmail.com)

Nives Mazur Kumrić PhD, Faculty of Law, Political Science and  
 Criminology, University of Liège, Belgium,  
[nives.mazurkumric@ulg.ac.be](mailto:nives.mazurkumric@ulg.ac.be)

Olga Kosevaliska PhD, University “Goce Delcev”- Shtip, Faculty of Law,  
 Macedonia, [olga.kosevaliska@ugd.edu.mk](mailto:olga.kosevaliska@ugd.edu.mk)

Patrick Wautelet PhD, Faculty of Law, Political Science and Criminology,  
 University of Liege, Belgium, [patrick.wautelet@ulg.ac.be](mailto:patrick.wautelet@ulg.ac.be)

Recai Aydin PhD, Associate Professor, Vice Rector of International  
 University of Sarajevo, Bosnia and Herzegovina,  
[raydin77027@yahoo.com](mailto:raydin77027@yahoo.com)

Ruzica Simic Banovic, PhD in Economics, Senior Assistant - Lecturer,  
 Faculty of Law, University of Zagreb, Croatia,  
[ruzica.simic@pravo.hr](mailto:ruzica.simic@pravo.hr)

Senada Sabic Selo PhD, Institute for International Relations, Zagreb, Croatia,  
[senada@irmo.hr](mailto:senada@irmo.hr)

Silviu G. Totelecan PhD, Cluj-Napoca Branch of Romanian Academy,  
 Socio-Human Research Department of "G. Baritiu" History Institute,  
 Romania, [silviu.totelecan@g.ail.com](mailto:silviu.totelecan@g.ail.com)

Slavejko Sasajkovski PhD, Institute for Sociological, Political and Legal  
 Research, University “St. Cyril and Methodius”, Skopje, Macedonia,  
[bilbilef@isppi.ukim.edu.mk](mailto:bilbilef@isppi.ukim.edu.mk)

Strahinja Miljkovića PhD, Faculty of Law, Mitrovica,  
[strahinja.miljkovic@pr.ac.rs](mailto:strahinja.miljkovic@pr.ac.rs)

Strashko Stojanovski PhD, Faculty of Law, Goce Delcev University in Shtip,  
 Macedonia, [strasko.stojanovski@ugd.edu.mk](mailto:strasko.stojanovski@ugd.edu.mk)

Suzana Dzamtoska Zdravkovska PhD, Faculty of Law, Goce Delcev  
 University in Shtip, Macedonia, [suzana.dzamtoska@ugd.edu.mk](mailto:suzana.dzamtoska@ugd.edu.mk)

Tamara Perisin, MJur (Oxon) PhD, Department of European Public Law -  
 Jean Monnet, University of Zagreb - Faculty of Law, Croatia,  
[tamara.perisin@pravo.hr](mailto:tamara.perisin@pravo.hr)

Tatjana Petrovna Suspiciņa PhD, Moscow Law Academy, Moscow, Russia

Tunjica Petrašević PhD, Faculty of Law, University of Osijek, Croatia,  
[tpetrase@pravos.hr](mailto:tpetrase@pravos.hr)

Yuriy Nikolaevich Starilov PhD, Faculty of Law, Voronezh State University,  
 Russia, [juristar@vmail.ru](mailto:juristar@vmail.ru)

Wouter Van Dooren PhD, Public Administration and Management,  
 University of Antwerp, Belgium, [wouter.vandooren@uantwerpen.be](mailto:wouter.vandooren@uantwerpen.be)

Zoran Tomic PhD, University of Mostar, Bosnia and Herzegovina,  
[zoran.tomic@sve-mo.ba](mailto:zoran.tomic@sve-mo.ba)





## Содержина / Table of Contents

### **LAW ..... 27**

СИМВОЛИЧЕСКИЙ И ЭМПИРИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ НОРМАТИВНЫХ СИСТЕМ <b>М.А. Беляев</b> .....	29
--	----

КОНСТИТУЦИОННОЕ РАЗВИТИЕ РОССИИ: ИСТОРИЯ И СОВРЕМЕННОСТЬ <b>Наталья Бутусова</b> .....	30
--	----

ДАЛИ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА И ТРЕБА НОВ УСТАВ <b>Живко Андревски, Билјана Тодорова</b> .....	33
---	----

THE INDEPENDENCE OF THE FUNCTIONING OF THE CONSTITUTIONAL COURT <b>Safet Emruli</b> .....	35
---	----

ФАКТОРЫ ИЗМЕНЕНИЙ КОНСТИТУЦИЙ <b>Светлана Шуляпина</b> .....	36
---	----

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЕ ИССЛЕДОВАНИЕ КОНСТИТУЦИОННОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ И РАЗРЕШЕНИЯ КОЛЛИЗИЙ В РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАНАХ <b>Инна Стародубцева</b> .....	38
---	----

ГУСУДАРСТВЕННАЯ НАЦИОНАЛЬНАЯ ПОЛИТИКА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРАВОВЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ, ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ <b>Тамара Владимировна Заметина</b> .....	40
--	----

MEDIATION IN CONSUMER DISPUTES <b>Elizabeta Spiroska</b> .....	42
THE MEDIATION IN DOMESTIC VIOLENCE CASES IN POLAND <b>Barbara J. Pawlak</b> .....	43
THE RISE OF SLAVERY IN ANCIENT ROME AND ITS JURIDICIAL EVOLUTION <b>Çlirim Duro</b> .....	44
EMPHYTEUSIS IN THE ROMAN LAW <b>Marija Ignjatović</b> .....	45
METAPHORS OF SPEECH FOR THE DEFENSE OF THE NINETEENTH CENTURY LAWYER <b>Kulakova Y.V.</b> .....	46
ЮБЕНАЛЬНАЯ ЮСТИЦИЯ В РОССИИ: ПРОБЛЕМЫ СТАНОВЛЕНИЯ <b>Вячеслав Просвирнин</b> .....	47
ОБ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РФ О ЗАЩИТЕ ДЕТЕЙ ОТ ИНФОРМАЦИИ, ПРИЧИНЯЮЩЕЙ ВРЕД ИХ ЗДОРОВЬЮ И НРАВСТВЕННОМУ РАЗВИТИЮ <b>Нина Ливикина</b> .....	49
ASSESSMENT OF EVIDENCE IN CRIMINAL PROCEDURE <b>Saša Knežević</b> .....	51
ЮРИДИЧЕСКИЕ ФИКЦИИ В РОССИЙСКОМ УГОЛОВНОМ ПРАВЕ <b>Кирилл Панько</b> .....	52

СЛОБОДНОТО СУДСКО УВЕРУВАЊЕ И ИНДИВИДУАЛИЗАЦИЈАТА НА САНКЦИИТЕ ВО СВЕТЛИНАТА НА ЗАКОНСКИТЕ РЕШЕНИЈА ЗА ВОЕДНАЧУВАЊЕ НА КАЗНЕНАТА ПОЛИТИКА <b>Гордана Бужаровска – Лажетиќ, Олга Кошевалиска, Лазар Нанев</b> .....	53
ILLEGAL EVIDENCE IN CRIMINAL PROCEEDINGS <b>Ivan Pilić</b> .....	56
ВОВЕДУВАЊЕТО НА ПОРОТА ВО КАЗНЕНОТО ЗАКОНОДАВСТВО НА РМ - ПОСЛЕДЕН ЧЕКОР ВО ЗАОКРУЖУВАЊЕ НА АКУЗАТОРНИОТ ПРОЦЕСЕН СИСТЕМ <b>Нада Донева, Елена Максимова</b> .....	57
НАЈНОВИТЕ КОНТРОЛНИ МЕХАНИЗМИ ЗА КАЗНЕНО - ПРАВНА ЗАШТИТА НА ЈАВНИТЕ НАБАВКИ ВО Р. МАКЕДОНИЈА ВО ФУНКЦИЈА НА СПРЕЧУВАЊЕ ОД ЗЛОУПОТРЕБИ НА ЈАВНИТЕ ФИНАНСИИ <b>Александра Ангеловска, Данче Николовска Вратевска</b> ..	60
СТАНОВЛЕНИЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЙ О ЗАЩИТИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В УГОЛОВНОМ ПРОЦЕССЕ В ТРУДАХ РУССКИХ УЧЕНЫХ <b>Георгий Ильич Сибирцев</b> .....	63
RIGHTS OF VICTIMS OF HATE CRIMES <b>Besa Arifi</b> .....	64
TORTURE AND CRIMINAL-LAW PROTECTION OF THE HUMAN PERSON IN SOME OF THE WESTERN BALKAN COUNTRIES <b>Etlon Peppo</b> .....	65
ACTUAL ISSUES OF THE SUCCESSION LAW REFORM IN THE REPUBLIC OF SERBIA <b>Novak Krstić</b> .....	66

CHARACTERSITICS OF THE CIVIL COURT PROCEDURE FOR PROTECTING AGAINST DISCRIMINATION <b>Agim Nuhju, Naser Ademi, Ferat Polisi</b>	67
КАУЗАЛИТЕТ ВО РАМКИ НА ГРАЃАНСКО-ПРАВНАТА ОДГОВОРНОСТ ЗА НУКЛЕАРНА ШТЕТА <b>Марија Амповска</b>	68
ЗНАЧЕЊЕТО НА ЖИВЕЕЊЕТО ВО ТРАЈНА ЗАЕДНИЦА ВО ОДНОС НА ЗАКОНСКОТО НАСЛЕДУВАЊЕ <b>Ристо Илиоски</b>	70
СРАВНИТЕЛНО-ПРАВОВОЈ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛСТВОА О ГРАЖДАНСТВЕ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ И РЕСПУБЛИКИ МАКЕДОНИЈА <b>Вера Бабурина</b>	72
ПРИРОДОПОЛЬЗОВАНИЕ И ОХРАНА ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ КАК ОБЪЕКТ АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ <b>Екатерина Маркина</b>	74
ТРЕТМАНОТ НА ИНТЕЛЕКТУАЛНАТА СОПСТВЕНОСТ ВО МЕЃУНАРОДНИТЕ И ЕВРОПСКИТЕ ИНСТРУМЕНТИ ЗА ЧОВЕКОВИ ПРАВА <b>Јелена Ристиќ</b>	77
ПОСТАПКА ЗА ПРИЗНАВАЊЕ НА ПРАВОТО НА ПАТЕНТ <b>Дарко Јанкуловски</b>	79
DIVORCE BY MUTUAL CONSENT <b>Tanja Kitanović</b>	81
THE CONTRACTED PROPERTY REGIME OF THE SPOUSES - COMPARATIVE OVERVIEW <b>Emine Zendeli, Nagip Zendeli</b>	82

ROLE OF STOCK EXCHANGE AND SECURITIES IN ACTIVITY OF LISTED JOINT STOCK COMPANIES <b>Edi Spaho</b> .....	83
IMPORTANCE OF SOCIAL-POLITICAL TAX PRINCIPLES IN REGARDS TO PERSONAL INCOME TAXATION <b>Emina Jerković</b> .....	85
THE ROLE OF CLUSTERS IN ECONOMIC DEVELOPMENT: FINNISH EXAMPLE <b>Nenad Rančić, Ivana Bajakić, Ozren Pilipović</b> .....	86
RUSSIAN BUDGET LAW AND FINANCIAL CRISIS <b>Alexey G. Paul</b> .....	88
GOVERNANCE OF FINANCIAL SUPERVISORY AGENCIES IN THE EU: THE CASE OF ESMA <b>Ivana Bajakić, Marta Božina Beroš</b> .....	89
THE EU RESTRICTIVE MEASURES - WHAT IF CJEU FINDS THEM NOT BEING LEGAL? CASES IN CROATIA AND REPUBLIC OF MACEDONIA <b>Kristina Miševa, Dunja Duić</b> .....	90
THE REGIME FOR FLAG STATE RESPONSIBILITY IN INTERNATIONAL SHIPPING LAW <b>Borka Tushevska</b> .....	92
ФАКТОРИНГ У УЛОЗИ РАЗВОЈА МАЛИХ И СРЕДЊИХ КОМПАНИЈА <b>Страхиња Д. Миљковић</b> .....	93
ENTREPRENEURIAL CAPITALISM IN SOUTHEASTERN EUROPE: IS THERE A PROGRESS? <b>Ružica Šimić Banović</b> .....	94

REFLEXIVE HARMONIZATION OF THE EUROPEAN CONSUMER LAW AS A PATH OF THE EUROPEANIZATION OF CONTRACT LAW <b>Anastas Dzurovski</b> .....	95
---	----

МОЖНИ НАЧИНИ НА РЕШАВАЊЕ НА СПОРОВИТЕ КАЈ ДОГОВОРИТЕ ЗА KNOW-HOW ОД АСПЕКТ НА ОДРЕДБИТЕ СОДРЖАНИ ВО МАКЕДОНСКАТА И ЛЕГИСЛАТИВАТА НА ЕВРОПСКАТА УНИЈА <b>Сузана Нашкова</b> .....	96
--	----

## **POLITICS..... 99**

СОВРЕМЕНИ ФОРМИ НА ТЕРОРИЗАМ И МЕГУНАРОДНАТА СОРАБОТКА ВО БОРБАТА ПРОТИВ ТЕРОРИЗМОТ <b>Стеван Алексоски, Петар Карагулески</b> .....	101
---	-----

НАУЧНО И ТЕОРЕТСКО ОПРЕДЕЛУВАЊЕ НА ПОИМОТ НАЦИОНАЛНА БЕЗБЕДНОСТ <b>Татјана Гергинова</b> .....	103
--	-----

САМОЗАШТИТАТА ВО МАКЕДОНСКОТО ОПШТЕСТВО ОД ВРЕМЕТО НА СОЦИЈАЛИЗМОТ ДО ДЕНЕС <b>Драган Веселинов</b> .....	105
---	-----

RECONFIGURATION OF THE POST-DAYTON POLITICAL AND DEMOGRAPHIC SPACE THROUGH CITIZENSHIP SCHEMES IN BOSNIA AND HERZEGOVINA AND CROATIA <b>Nives Mazur Kumrić</b> .....	107
---	-----

ORGANIZATION AND STRUCTURE OF THE POLICE <b>Kostadina Klechkaroska</b> .....	108
---	-----

ИЛЕГАЛНАТА МИГРАЦИЈА КАКО ПРАШАЊЕ ПО БЕЗБЕДНОСТА <b>Фелимена Лазаревска, Стефанија Агროтова, Тања Јовановска</b> .....	109
--	-----

TERRORISM OR INSURGENCY IN THE NORTHEAST: NIGERIAN MILITARY AND THE CHALLENGE OF DEFINITION <b>Adoyi Onoja</b> .....	111
ЕКОНОМСКИ АСПЕКТИ НА ГРЃАНСКИТЕ ВОЈНИ И ТРАНСФОРМАЦИЈАТА НА КОНФЛИКТИТЕ <b>Фросина Т. Ременски, Марјан Николовски</b> .....	112
ПРОБЛЕМА ВНУТРЕННИХ ГРАНИЦ И МЕЖЕТНИЧЕСКИХ ОТНОШЕНИЈ В ЈУГОСЛАВИИ В XX ВЕКЕ <b>Игорь Рыжов, Алексей Фадеев, Владислав Беляев</b> .....	115
НЕКОИ ПРЕДИЗВИЦИ НА МЕЃУЕТНИЧКАТА ИНТЕГРАЦИЈА ВО ОБРАЗОВАНИЕТО ВО МАКЕДОНИЈА <b>Бујар Адили</b> .....	117
CRIMINAL JUSTICE AND SOCIAL WORK IN AN ERA OF GLOBALIZATION: BETWEEN EGALITARISM AND AUTOCRACY <b>Leo Van Garsse</b> .....	119
RISKS AND POSSIBILITIES OF FEDERALISM IN THE CONDITIONS OF GLOBALIZATION <b>Victoria Chernikova</b> .....	120
COSMOPOLITAN DISSONANCE AND GLOBAL JUSTICE <b>Marin Beroš</b> .....	121
СОВРЕМЕННЫЙ ГЛОБАЛЬНЫЙ КОНФЛИКТ: ПРОБЛЕМА ИДЕНТИФИКАЦИИ <b>Александра Викторовна Глухова</b> .....	122
ПОЛИТИЧЕСКАЯ ТЕОЛОГИЯ В ИДЕОЛОГИЧЕСКИХ ЭЛЕМЕНТАХ СОВРЕМЕННОЙ ПРАВОВОЙ СРЕДЫ <b>Сергей Хорунжий</b> .....	124

THE INFLUENCE OF ASSESION TO THE EU INTERNAL MARKET ON THE SOCIAL MODEL <b>Valbona Nano</b> .....	125
REPUBLIC OF TURKEY AND THE EUROPEAN UNION – PHENOMENOLOGICAL APPROACH TO A HALF-CENTURY LONG ACCESSION PROCESS <b>Tomislav Levak, Nefreteta Zekić Eberhard</b> .....	127
AN EMPIRICAL STUDY OF THE UNITED NATIONS PEACEKEEPING MISSIONS IN POST-CONFLICT COUNTRIES – THE KOSOVO CASE <b>Valëza Ukaj</b> .....	128
THE DOUBLE CHARACTER OF EU’S NEIGHBOURHOOD POLICY AND THE UKRAINE CRISIS <b>Ana Nikodinovska Krstevska</b> .....	129
THE EUROPEAN UNION AS A GLOBAL ACTOR PRESENTED THROUGH ITS FOREIGN POLICY <b>Elena Tilovska-Kecedzi</b> .....	130
THE IMPACT OF THE NEW TECHNOLOGIES ON THE INTERNATIONAL RELATIONS <b>Dejan Marolov</b> .....	131
ВЛИЈАНИЕТО НА ОРГАНИТЕ НА ДРЖАВНАТА ВЛАСТ ВРЗ ДОНЕСУВАЊЕТО НА НАДВОРЕШНО - ПОЛИТИЧКИТЕ ОДЛУКИ НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Halim Bajraktari, Lulzim Farizi</b> .....	132
GROWING IMPORTANCE OF THE CHARTER OF FUNDAMENTAL RIGHTS OF THE EUROPEAN UNION IN SAFEGUARDING HUMAN RIGHTS <b>Zaneta Poposka</b> .....	134
РЕАЛИЗАЦИЈА МЕЖДУНАРОДНОГО ГУМАНИТАНОГО ПРАВА В КАНАДЕ <b>Павел Владимирович Донцов</b> .....	135



НОВИ ФОРМИ НА ПОЛИТИЧКИ МАРКЕТИНГ СО ПОСЕБЕН ОСВРТ НА СОЦИЈАЛНИТЕ МЕДИУМИ <b>Јован Ананиев, Игор Голубов, Надица В'чкова</b> .....	138
THE POLITICAL PARTIES PROGRAMS AND THEIR STRUCTURE IN REGARDS TO EFFORTS FOR DEVELOPMENT OF MULTI-ETHNIC SOCIETY IN MACEDONIA <b>Natalija Shikova</b> .....	141
CRISIS AND CHALLENGES OF THE MACEDONIAN ASSEMBLY 1991-2014 <b>Goran Shibakovski, Daniela Koteska Lozanoska</b> .....	142
ТРАНСПАРЕТНОСТ НА ФИНАНСИРАЊЕТО НА ПОЛИТИЧКИТЕ ПАРТИИ И ИЗБОРНИТЕ КАМПАЊИ <b>Ирена Поповска</b> .....	143
ПОЛИТИЧЕСКИЕ ИДЕОЛОГИИ В ПЕРИОД СОЦИАЛЬНЫХ ИЗМЕНЕНИЙ: ОПИТ РОССИИ <b>Николай Баранов</b> .....	147
ПАРЛАМЕНТОТ - ПРЕТСТАВНИЧКИ ОРГАН НА ГРАЃАНИТЕ ИЛИ НА ПОЛИТИЧКИТЕ ПАРТИИ <b>Снежана Гушева</b> .....	150
TURKEY AFTER THE ELECTIONS: A PYRRHIC VICTORY? <b>Zeynep Kaуa</b> .....	152
ЛИНГВИСТИЧЕСКИЕ СРЕДСТВА СОЗДАНИЯ ПОЛОЖИТЕЛЬНОГО ИМИДЖА ПРЕЗИДЕНТА РФ <b>Мария Лапыгина</b> .....	153
ВЛИЈАНИЕТО НА ИЗБОРНИТЕ ПРАВИЛА ВРЗ ПРЕТСТАВЕНОСТА НА МАЛЦИНСТВАТА ВО СОБРАНИЕТО НА РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Никола Амбарков</b> .....	154

О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОГО КОНТРОЛЯ И НАДЗОРА В СФЕРЕ ОБРАЗОВАНИЯ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ	
<b>Борис Фролов</b> .....	157
ОБЛИЦИ НА ЗАЕМНО ВЛИЈАНИЕ ПОМЕЃУ ПОЛИЦИЈАТА И ПОЛИТИКАТА: ОД ПАРАЛИЗА ДО ПЕРСПЕКТИВА – СОСТОЈБИТЕ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА	
<b>Марјан Николовски, Фросина Ташевска –Ременски</b> .....	159
THE PRINCIPLE OF SOCIAL JUSTICE: CONCEPT AND LEGAL CONSOLIDATION	
<b>Daniil Lopatin</b> .....	162
GAP BETWEEN PUBLIC POLICIES AND THEIR IMPLEMENTATION MANAGEMENT	
<b>Adriana Grigorescu</b> .....	164
ЈАВНА АДМИНИСТРАЦИЈА И ЈАВНА ПОЛИТИКА – ДИХОТОМИЈА VIS-À-VIS ЗАЕМНА КОМПЛЕМЕНТАРНОСТ	
<b>Дејан Витански</b> .....	165
THE EMPLOYMENT PROCESS IN TOURIST COMPANIES AS A CONDITION FOR THEIR ENTREPRENURIAL ADVANCE	
<b>Zlatko Jakovlev, Mimoza Serafimova, Cane Koteski</b> .....	167
SOME PROBLEMS RELATED TO THE RIGHT TO HEALTH	
<b>Gabriela Belova, Nikolay Marin</b> .....	169
ПРОБЛЕМЫ ПРОДОВОЛЬСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В СОВРЕМЕННОМ МИРЕ	
<b>Наталья Симонова</b> .....	170
ENTREPRENEURIAL ADVANCEMENT OF WOMEN IN TOURISM: THE CASE OF MACEDONIA	
<b>Mimoza Serafimova, Biljana Petrevska</b> .....	172

ВИДОВИ И ТИПОВИ НА МЕНАЦЕРИ <b>Војо Беловски</b> .....	173
---	-----

ЗНАМЕНАТЕЛЬНЫЕ ДАТЫ РОССИИ <b>Елена Викторовна Сазонникова</b> .....	175
---	-----

СИСТЕМОТ НА КОЛЕКТИВНО ДОГОВАРАЊЕ ВО МАКЕДОНИЈА И ИДНИТЕ ПРЕДИЗВИЦИ-НУЖНОСТ ОД РЕФОРМИ <b>Лазар Јовевски, Душан Босиљанов</b> .....	178
--	-----

TRAINING AND PROFESSIONAL DEVELOPMENT OF THE ADMINISTRATION, NECESSITY OF AN EFFECTIVE PUBLIC ADMINISTRATION IN REPUBLIC OF MACEDONIA <b>Jadranka Denkova</b> .....	180
--	-----

## **SOCIETY ..... 183**

ГРАЖДАНСКОЕ ОБЩЕСТВО В СИСТЕМЕ СОЦИАЛЬНОГО ПАРТНЁРСТВА В СОВРЕМЕННОЙ РОССИИ <b>Христина Алексеевна Кобелева</b> .....	185
---	-----

ГРАЃАНСКОТО ОПШТЕСТВО ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Виолета Ничева Тиквешанска</b> .....	187
---	-----

THE CIVIL PERSPECTIVE ON THE METHOD OF PREVENTION OF CORRUPTION <b>Cane T. Mojanoski</b> .....	189
--	-----

СОЦИАЛЬНЫЕ ДВИЖЕНИЯ В ТРАНСФОРМИРУЮЩЕМСЯ РОССИЙСКОМ ОБЩЕСТВЕ <b>С.М. Калашникова</b> .....	190
--	-----

СТУДИЈА НА СЛУЧАЈ: ЗОШТО НЕКОИ ОПШТЕСТВЕНИ ДВИЖЕЊА СЕ ПОУСПЕШНИ ОД ДРУГИ? <b>Наталија Поп Зариева, Крсте Илиев</b> .....	193
THE MACEDONIAN STUDENT MOVEMENT 2014/15 – PAVING THE ROAD TO SOCIAL CHANGE <b>Ivan Stefanovski</b> .....	195
ГРАЃАНСКАТА ПАРТИЦИПАТИВНОСТ ВО ПРОЦЕСОТ НА ДОНЕСУВАЊЕ НА ОДЛУКИ ВО ЕДИНИЦИТЕ НА ЛОКАЛНАТА САМОУПРАВА ВО Р. МАКЕДОНИЈА <b>Страшко Стојановски, Jovan Ananiev</b> .....	196
ГЕНДЕРНЫЕ РОЛИ, СОЦИАЛЬНЫЕ СТЕРЕОТИПЫ И ВЕЧНИЙ КОНФЛИКТ В РОМАНЕ МАРЕ КАНДРЕ «ЖЕНЧИНА И ДОКТОР ДРЕЙФ» <b>О.В. Тихонова</b> .....	198
ON THE FORMATION OF A EUROPEAN IDENTITY <b>Dmitriy Galushko</b> .....	199
ПАТОПИСЕЦОТ ПОМЕЃУ ЗАПАДНАТА И ИСТОЧНОЕВРОПСКАТА КУЛТУРА: ЕМОЦИОНАЛНИОТ ДИСКУРС ВО СОВРЕМЕНИОТ ПАТОПИС НА ПЕТЕР ХАНДКЕ <b>Милица Денковска</b> .....	200
РЕЛАЦИЈАТА ИСТОК-ЗАПАД (ОРИЕНТАЛИЗАМ- БАЛКАНИЗАМ) ВО ЕДНА СОВРЕМЕНА МАКЕДОНСКА ДРАМА <b>Милена Ристова-Михајловска</b> .....	202
NATIONAL FUTURISM AND INVENTED TRADITIONS OF CHUVASH IDENTITU <b>Maksym W. Kyrchanoff (Kärçansen Makşämě)</b> .....	204

IDENTITIES, CULTURAL DIVERSITY AND BOUNDARIES IN POSTSOVIET COUNTRIES (CASES OF MOLDOVA AND RUSSIA) <b>Olga Sidenko, Darya Scheglova</b> .....	205
МАКЕДОНАКИОТ НАЦИОНАЛЕН ИДЕНТИТЕТ ВО ПРЕГРАТКА НА ЕВРОПСКИОТ КОЛЕКТИВЕН ИДЕНТИТЕТ <b>Анита Димитријовска Јанкуловска</b> .....	206
РАЗРУШАНИЕ НАЦИОНАЛНОЈ ИДЕНТИЧНОСТИ В ПОЗДНЕМ ТВОРЧЕСТВЕ ЧИНГИЗА АЙТМАТОВА <b>В. Ј. Гусаков</b> .....	208
СПОРОТ ЗА ИМЕТО МЕЃУ МАКЕДОНИЈА И ГРЦИЈА: МАКЕДОНСКИОТ ИДЕНТИТЕТ И УПОТРЕБАТА НА ТЕРМИНОТ „МАКЕДОНЕЦ“ ВО ДЕЛОТ НА МАКЕДОНИЈА ПОД ГРЦИЈА <b>Димитар Љоровски, Страшко Стојановски, Магдалена Николова</b> .....	209
CRISIS, MIGRATION AND INTEGRATION: THE EXPERIENCES OF COLUMBIAN MIGRANTS IN MADRID, LONDON AND BRUSSELS <b>Anastasia Bermudez</b> .....	211
МИГРАЦИЈАТА ВОЗВРАЌА: УСПЕШНИ ПРИКАЗНИ НА ВРАТЕНИ МИГРАНТИ ВО МАКЕДОНИЈА <b>Ирена Авировиќ</b> .....	212
WHO CARES FOR THOSE WHO CARED? ETHNOGRAPHY ON AGEING-MIGRANT-DOMESTIC-WORKERS: TRANSNATIONAL NEGOTIATIONS FOR SOCIAL PROTECTION <b>Maria Vivas Romero</b> .....	214
FACTORS WHICH HAVE INFLUENCE OVER THE STUDENTS DECISION TO LEAVE NATIVE COUNTRY <b>Bojana Naumovska</b> .....	216

ФАЛШИВОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ ОБ «АМЕРИКАНСКОЙ МЕЧТЕ» В АМЕРИКАНСКОЙ КУЛЬТУРЕ ИММИГРАНТОВ <b>Рабеев С.</b> .....	217
Е-ПРЕТПРИЕМНИШТВОТО КАКО МОЖНОСТ ЗА НАМАЛУВАЊЕ НА НАУЧНАТА МИГРАЦИЈА ОД РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Татјана Мирческа-Петковска, Наташа Данилоска, Диана Бошковска, Зоран Јаневски</b> .....	219
ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ ВЛАСТИ И МЕСТНЫХ ЭТНИЧЕСКИХ И КОНФЕССИОНАЛЬНЫХ СООБЩЕСТВ КАК УСЛОВИЕ И ГАРАНТИЯ НОРМАЛЬНОЙ СОЦИАЛЬНОЙ АДАПТАЦИИ МИГРАНТОВ <b>Михаил Глебович Федоров</b> .....	222
THE RELATIONSHIP OF GLOBALIZATION AND ISLAMIC RELIGION IN THE PROCESS OF GLOBALIZATION <b>Fatmir Zaimi</b> .....	225
THE NEW ROLE OF CULTURE, HISTORY AND ARCHAEOLOGY IN THE GLOBALISED WORLD OF PERCEPTIONS <b>Ljuben Tevdovski</b> .....	226
INTERPRETATION OF THE CONCEPT OF SPACE IN THE CONTEMPORARY GLOBAL SOCIETY <b>Filip Trajkovski</b> .....	227
GLOBALIZATION AND ITS IMPACT ON THE CONTEMPORARY SOCIETY <b>Xhemail Limani</b> .....	228
CONCEPTUAL AND DEFINITIONAL POLYSEMY OF THE TERM OF CULTURE IN CONTEMPORARY SOCIAL SCIENCES <b>Ranka Jeknić</b> .....	229

LOCAL SUBJECT IN TRANSITION: GLOCALIZED POLITICS TO CHANGE GLOBAL SOCIAL ORDER <b>Victoriya Larchenko</b> .....	230
MORAL HAZARD AND GLOBAL FINANCIAL CRISIS IN 2008 <b>Slavejko Sasajkovski, Ljubica Micanovska</b> .....	231
ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ АНОМИИ И ОТЧУЖДЕНИЯ В НАУЧНОМ ПРОСТРАНСТВЕ СОЦИОЛОГИИ РЕЛИГИИ <b>Карина Ивановна Политкина, Светлана Викторовна Ануфриенко</b> .....	232
INTERNET AS AN IMPETUS FOR SOCIAL CHANGE <b>Ljupcho Cvetkovski</b> .....	234
QUALITY OF EDUCATION AND ITS IMPORTANCE FOR ECONOMIC DEVELOPMENT OF THE COUNTRY <b>Elizabeta Djambaska, Aleksandra Lozanoska</b> .....	235
GRADUATES IN THE WORLD OF WORK: THE PROCESS OF TRANSITION FROM EDUCATION TO EMPLOYMENT <b>Diana Turek</b> .....	236
СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА О МОЛОДЕЖНОЙ ПОЛИТИКЕ В СТРАНАХ СОДРУЖЕСТВА НЕЗАВИСИМЫХ ГОСУДАРСТВ <b>Татьяна Шелудякова</b> .....	237
СЕМЕЈСТВОТО И СЕМЕЈНИТЕ ВРЕДНОСТИ ВО СОВРЕМЕНАТА МАКЕДОНСКА КНИЖЕВНОСТ ЗА ДЕЦА И МЛАДИ <b>Јованка Денкова</b> .....	239
ВЛИЈАНИЕТО НА ГЛОБАЛИЗАЦИЈАТА ВРЗ МАКЕДОНСКОТО СЕМЕЈСТВО <b>Македонка Радуловиќ</b> .....	241

СЕМЕЈСТВОТО И СЕМЕЈНИТЕ ВРЕДНОСТИ ВО ГЛОБАЛНИОТ СВЕТ <b>Тања Јовановска</b> .....	243
---	-----

ПОЈАВАТА НА БЕЗДОМНИШТВО: ОСВРТ КОН РАБОТАТА НА ПУНКТОТ ЗА БЕЗДОМНИЦИ ВО МОМИН ПОТОК ЗА ПЕРИОД ЈУЛИ – ДЕКЕМВРИ 2014 <b>Драгана Лазаревска</b> .....	245
--	-----

КУЛТУРНАТА МАРГИНАЛИЗАЦИЈА НА ЖЕНИТЕ ДЕТЕРМИНИРАНА ОД АНДРОЦЕНТРИЗМОТ <b>Гзим Џамбази</b> .....	247
---	-----

ИЗОБРАЖЕНИЕ БЫТА ДЕРЕВНИ В ПОВЕСТИ А. ВАРЛАМОВА «ДОМ В ДЕРЕВНЕ <b>Татјана Анатолевна Тернова</b> .....	249
--	-----

КОГА ИДЕОЛОГИЈАТА ЈА ЗАМЕНУВА РЕЛИГИЈАТА – СУДИРИТЕ СЕ ВО ЕКСПАНЗИЈА <b>Марија Емилија Кукубајска</b> .....	250
---	-----

## **MEDIA AND COMUNICATION ..... 253**

МЕДИУМСКОТО ПОКРИВАЊЕ НА ПОЛИЦИЈАТА И НА ПОЛИЦИСКОТО РАБОТЕЊЕ ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Весна Стефановска</b> .....	255
---	-----

AUDIOVISUAL MEDIA MARKET IN ALBANIA: THE TRANSITION TO DIGITAL BROADCASTING - THE LEGAL FRAMEWORK AND CHALLENGES <b>Endira Bushati</b> .....	257
---	-----

КОНСТИТУЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ИНСТИТУТЫ В ИНФОРМАЦИОННОМ ОБЩЕСТВЕ <b>Юрий Просвирнин</b> .....	258
--	-----



NEW MEDIA – OPORTUNITIES AND CHALLENGES OF MODERN BUSINESS ORGANIZATION MANAGEMENT <b>Yanica Petkova Dimitrova</b> .....	260
THE IMPORTANCE OF EFFECTIVE COMMUNICATION IN PRIJECT MANAGEMENT <b>Lilyana Stankova</b> .....	261
NEW MEDIA – NEW CHALLENGES IN KAZAKHSTAN <b>Saule Barlybayeva, Karlyga Myssayeva</b> .....	262
МЕДИУМИТЕ И ГОВОРОТ НА ОМРАЗА: ПРИМЕРИ ОД ПРАКТИКАТА ВО РЕПУБЛИКА МАКЕДОНИЈА <b>Сузана Цамтоска-Здравковска, Андон Мајхосев, Јадранка Денкова</b> .....	264
ЈАЗИЧНИТЕ ОСОБЕНОСТИ НА НОВИНАРСКИТЕ ТЕКСТОВИ КОИ ГИ ТРЕТИРААТ ЕВРОАТЛАНСКИТЕ ИНТЕГРАЦИИ <b>Светлана Јакимовска</b> .....	267
MEDIA AND POLITICAL CHANGES IN THE BULGARIAN SOCIETY FROM 1989 TO 2015 <b>Hristina Stancheva Bogova</b> .....	268
ЈАЗИЦИТЕ- МОСТОВИ И СИДОВИ ВО КОМУНИКАЦИЈАТА <b>Драгана Кузмановска, Биљана Иванова, Снежана Кирова</b> .....	270
ANALYSIS OF THE DEVELOPMENT OF THE CONCEPT OF THE INFORMATION SOCIETY IN WORKS BY Y. MASUDA, M. CASTELLS, W. G. MARTIN <b>Anastasia Vasiliyevna Petukhova, Svetlana Krepysheva</b> .....	272
DEMETROPOLIZATION OF CULTURE IN THE PRINT MEDIA IN MACEDONIA <b>Andon Majhoshev, Suzana Dzamtoska-Zdravkovska</b> .....	273

# ПРАВНИОТ РЕЖИМ НА ОДГОВОРНОСТА НА ДРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО ВО МЕЃУНАРОДНОТО ТРАНСПОРТНО ПРАВО

Борка Тушевска  
Доцент на Правен факултет,  
Универзитет „Гоце Делчев“ – Штип  
[borka.tusevska@ugd.edu.mk](mailto:borka.tusevska@ugd.edu.mk)

## Апстракт:

Концептот „држава на знамето“ во меѓународното право претставува добро позната практика на регистрирање на компаниите, надвор од државата во која што е седиштето на сопственикот на компанијата. Имплементирањето на концептот „држава на знамето“ е условено од постоењето на концептот на „отворени регистри“, што подразбира регистрација на компаниите надвор од границите на државата во која што се наоѓа седиштето на сопствениците на компаниите.

Воспоставувањето на концептот „држава на знамето“ во меѓународното право и практика, предизвика контроверзии и критики коишто се однесуваат на оправданоста, предностите и слабостите на овој концепт. Концептот на „држава на знамето“, предизвика контроверзии и дилеми особено во полето на поморската индустрија и право. Имено, со употребата на овој концепт на регистрација на бродовите во „отворени регистри“ во која било држава, на бродските компании им беше овозможено да користат одредени фискални предности (*полиберални даночни рестрикции*), намалување на работните и условите за живот на бродовите, избегнување на административните бариери за основање и оперирање во меѓународните води итн. Независно од ова, за бизнис секторот концептот на „државно знаме“ исто така беше перцепирано како закана за здрава и фер конкуренција во транспортната индустрија, и можност за избегнување на поригорозните режими на националните правни системи, од страна на вистинскиот сопственик на бродската компанија.

Анализирајќи ги овие интересни прашања кои се наметнуваат од примената на концептот на „држава на знамето“, се наметна и целта на трудот и тоа да се согледаат предностите и слабостите на концептот на „државата на знамето“, во контекст на поморското право, и неговото влијание врз комерцијалните трансакции. Во контекст на одржливите трендови во транспортната индустрија, во трудот ќе се анализираат прашањата за влијанието на концептот на „државата на знамето“ врз поморската средина, и пристанишната контрола врз субстандардните бродови на отворено море.

**Клучни зборови:** државата на знамето, знамето на подобност, пристанишна контрола, одговорност, отворени регистри, одржливост.

# THE LEGAL REGIME FOR FLAG STATE RESPONSIBILITY IN INTERNATIONAL SHIPPING LAW

Borka Tushevska

Assistant professor at Faculty of Law,  
State University “Goce Delcev” – Shtip,  
[borka.tusevska@ugd.edu.mk](mailto:borka.tusevska@ugd.edu.mk)

## Abstract:

The concept of “*flag state*” in international law (*flag of convenience*), represents a well-known practice of registering companies, beyond the state of the owner of the company. The implementation of “*flag state*” concept, basically depends on the existence of “*open registers*,” which means: *recording companies beyond the borders of the state of the owner of the company*. The concept of “*flag state*” allows registration of vessels/aircrafts in a sovereign states, beyond the jurisdiction of the owner’s state.

The establishment of the “*flag state*” concept in international law and practice, incited much criticism and controversies, regarding its justifiability, advantageous and disadvantageous. This concept especially caused controversy and dilemmas in the field of *maritime shipping industry*. Namely, by this concept of registration, shipping companies were allowed to use some fiscal incentives (*less fiscal restrictions*), reduction of working and living conditions on board, avoiding administrative barriers for foundation and operations in international high seas. Nonetheless of these advantageous for business sector, “*flag state*” was also perceived as a threat for fair competition in shipping industry, and opportunity for avoidance of national legislation from the real owner of the company.

Analyzing these interesting issues imposed by the implementation of the “*flag state*,” the main aim of this article was created and its refer to analyzation of the advantageous and disadvantageous of “*flag state*” concept in international law, and its impact on the commercial transactions. In the light of the sustainable trends in shipping industry, we’ll foster the issue about the influence of the “*flag state*” on the maritime environmental, and port state control on the substandard ships.

**Key words:** flag state, flag of convenience, port state control, shared responsibility, open register, sustainability.

## ВОБЕД:

Во современите услови на одвивање на меѓународна трговија на стоки, поморскиот транспорт зафаќа околку 90 % од прометот во глобални рамки. За потребите на меѓународната трговија, во поморскиот транспорт циркулираат повеќе од 50.000 комерцијални бродови, регистрирани во над 150 различни земји, со преку еден милон вработени лица (*екипаж*) на бродовите.<sup>1</sup> Доволно е само површна анализа на овие податоци да констатираме дека транспортната индустрија имплицира бројни и хетерогени прашања со различна правна природа и тоа прашања со: *трудово правна димензија, еколошка димензија, економско-социјална и правна димензија*. Земајќи ги предвид бројните сфери на влијание што ги има транспортната индустрија, јасно е нејзиното значење во глобални рамки, и нејзините перспективи во глобалната трговија. Како последица на ова, во правната литература и практика се јавуваат бројни и различни дилеми кои се наметнуваат во истражувањето на поединечните аспекти на транспортната индустрија.

Транспортната индустрија има суштествено значење во задоволување на потребите како на бизнис секторот, така и на потрошувачкиот сектор (*логистика во реализацијата на B2B и B2C трансакциите*). Транспортната, шпедитерската и логистичката индустрија се во фокусот на вниманието како на бизнис секторот, така и на државата која посветува исклучително големо внимание при креирањето на државната политика и стратегија за раст и развој *in concreto*. Ова сосема логично ако се земат предвид економските интереси од овој сектор, и моќта на лоби групите/бродски компании во контекст на државните (економски) интереси.

Во секојдневните трговски трансакции, увозно-извозниот сектор се фокусира на транспортерите, шпедитерските и логистичките оператори што нудат најниски транспортни трошоци. Земајќи предвид дека станува збор за индустрија која во најголем дел се базира на фиксни трошоци, искористувањето на можноста да се намалат транспортните трошоци има круцијално значење за формулирањето на цената на нивните услуги, следствено, и за подобрување на конкуритивноста на нивните услуги на пазарот. Во основа станува збор за врзани трансакции во синцирот на набавка на стоки и услуги.<sup>2</sup> Редуцираните транспортни трошоци значат понуда на транспортни услуги со помала цена, што директно се одразува на зголемувањето на побарувачката од страна на увозно-извозниот сектор *vis-à-vis* логистичкиот и транспортниот сектор. Ова од причина што помалите транспортни трошоци ќе влијаат на редуцирањето на цената на стоката што ја нуди увозно-извозниот сектор, последователно ќе влијаат и на конкуритивност на глобалниот пазар.

Во насока на искористувањето на своите капацитети, транспортните компании се фокусираат на редуцирањето на транспортните трошоци и нудењето на “*full package services*.”<sup>3</sup> Во контекст на ова, искуството од практиката и економските параметри покажаа економска предност на логистичките центри *versus* класичните транспортните или шпедитерските компании. Набргу,

---

<sup>1</sup> <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade>, [пристапено на 08.10.2015].

<sup>2</sup> Во синцирот на набавка на стоки и услуги на глобалниот пазар, субјектите со статус на трговци нужно зависат едни од други. Во услови кога ова практика е јасно позната, субјектите пристапуваат кон алтернативни методи на редуцирање на трошоците. Токму како плод на ова практика во деловниот опкружување се појавија логистичките оператори именувани како 3PL 4PL service providers кои преку концентрацијата на повеќе трговски услуги утврдија соодветен модел за водење на рентабилен бизнис.

<sup>3</sup> Во последната деценија на 21 век концентрацијата на услуги во еден трговски субјект и понуда на “*full package services*” се перцепира како рентабилен модел на водење бизнис. Водени од економските предности на овој модел, транспортните и шпедитерските компании го проширија својот бизнис преку нови деловни потфати во делот на контрола на квалитетот на стоки и услуги, пакување и декларирање на стока, доработување на стоката во постапка на привремен увоз-изовз (*added value services*). Види повеќе: Тушевска Б., Меѓународно правни аспекти на шпедицијата, Скопје, 2011, стр. 78.

бројни транспортни компании под влијание на глобализацијата, контејнерската револуција и експанзијата на информатичката технологија се трансформираа во логистички оператори. Во борбата за што поголемо учество на пазарот на поморски транспорт, транспортните компании екстензивно го ширеа својот деловен потфат.

Под влијание на големите трошоци кои се последица на ширењето на бизнис активностите, голем број транспортни компании останаа да функционираат во рамките на традиционалниот модел на водење на бизнис и тоа: транспорт на стоки (*cargo transport*). Надвор од фиксните транспортни трошоци и редуцирањето на варијабилните трошоци, овие компании имаа на располагање само една алтернатива за редуцирање на сопствените трошоци и тоа: искористување на најпознатиот истовремено и најконтроверзниот концепт на регистрација на бродските компании познат како “*open register*.” Согласно концептот на “*open register*,” бродските компании во светот имаат дискреционо право да одберат во кој од отворените регистри ќе се регистрираат како пловни објекти. Регистрацијата *per se* повлекува надлежност и одговорност на државата под чие знаме плови бродот на отворено море. Воведувањето на овој концепт беше тотално оправдано за бизнис секторот, меѓутоа, истовремено од страна на експертите и стручната јавност беше најоспоруваниот концепт во превозничката индустрија. Со оглед на фактот што “*отворените регистри*” се уште се составен дел на превозничката индустрија, јасено е колку е битен интересот на бродските компании во поглед на практикувањето на овој концепт на регистрација.

Како составен дел на меѓународната заедница, земјите членки на ЕУ го прифатија овој концепт, апострофирајќи го значењето на прашањето за “*вистинската врска*” (*genuine link*) помеѓу бродот и државата како единствен спорен момент во имплементацијата и практикувањето на отворените регистри. Во основа “*genuine link*” го претставува проблемот на лоцирање на одговорноста за настанатата штета во случај кога бродот плови на отворено море под знамето на една држава, а сопственикот на бродската компанија е трето лице. Токму во овој сегмент се јавуваат и најголемите дилеми и спорни прашања. Имено, бродските транспортни маршрути претставуваат најризиичните начини на пренос на стока. Овој начин на транспорт предозвикува бројни штети и загрозувања кои што се рефлектираат на интересите на повеќе категории субјекти, вклучувајќи ги и државите. Следствено се наметнува прашањето: постои ли поделена одговорност во случај на штата помеѓу земјата под чие знаме плови бродот и вистинскиот сопственик на бродската компанија? По кој основ се исклучува одговорноста на пристанишната контрола во случај на задржување на брод поради субстандардни услови на пловење, какво е влијанието на отворените регистри во лоцирањето на одговорноста за настанатата штета, која е одговорноста на државата чие знаме плови на бродот кој поради субстандардни услови ја прекинал пратката на стока до крајната дестинација.

Во истражувањето на ова проблематика констатиравме дека во контекст на прашањето за “*отворени регистри*” дилемите што се наметнуваат се однесуваат на одговорноста за еколошка штета, штета причинета врз вработените на бродот (*екипажот или рибарите доколку станува збор за комерцијален рибарски брод*), штетите од пловењето на бродовите со субстандардни услови итн.

Целта на трудот не е да се одговори на сите овие прашања, туку да се изразат сопствените ставови во поглед на влијанието на концептот на “*отворени регистри*” врз штетата претрпена врз стоката која се транспортира по основ склучен договор за продажба, да се елаборира влијанието на пристанишната контрола врз бизнис трансакцијата, и да се проучат предностите и слабостите на отворените регистри во меѓународната трговија. Поединечното одговарање на секое од овие прашања ја наметнува потребата од посебни анализи во контекст на ова проблематика поставена на мултидисциплинарно ниво на истражување.

## 1. КОНЦЕПТОТ НА ДРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО СПОРЕД МЕЃУНАРОДНОТО ПОМОРСКО ПРАВО И ПРАКТИКА

Во правната литература и практика терминот „државата на знамето“ го претставува знамето на државата под кое што одреден брод плови во отвореното море. Концептот на „државата на знамето“ е уредено во рамки на Меѓународната конвенција за правото на морето/United Nations Convention on the Law of the Sea (10 December, 1982, *hereinafter* МКПМ/UNCLOS),<sup>4</sup> каде изречно не е дефиниран овој концепт, меѓутоа каде што член 91 од МКПМ предвидува посебен дел кој што се однесува на „националност на бродовите“. Согласно член 91(1) секоја држава е должна да исполни одредени услови за да стекне националност на сопствените бродови, за регистрација на бродовите на сопствената територија, и за правото да го пловат под нејзиното знаме. Согласно МКПМ, бродовите имаат националност на државата под чие знаме се овластени да пловат. Во постапката за регистрација и доделување на овластување да се плови под знамето на конкретна држава, задолжително е постоењето на „вистинска врска“ помеѓу државата на регистрација и бродската компанија. Во контекст на доделувањето на овластување за пловење под знамето на конкретна држава, МКПМ во член 91(2) предвидува дека, секоја држава е обврзана да издаде документ на бродот на кој што му дала овластување да плови под нејзино знаме. Правниот дејство на правото на регистрација и пловење под туѓо знаме е условено од издавањето на овој сертификат. Согласно членот 91 (1) и (2), основата на „државата на знамето“ во контекст на поморското право е „националоста на бродот“ што ја манифестира врската помеѓу бродот и државата на кој што бродот припаѓа.<sup>5</sup>

Во правната литература се среќаваат повеќе дефиниции за концептот на „државно знаме“ различни по конструкција, идентични по суштина. Имено, согласно Churchill and Lowe, „државата на знамето“ се подразбира државата која што под определени услови доделила право на одреден брод да плови под нејзино знаме,<sup>6</sup> или согласно дефинирањето на Akehurst, „државата на знамето“ е знамето на државата чија што националност ја поседува конкретен брод.“<sup>6</sup> „Државата на знамето“ во контекст на поморското право е дефиниран и на ниво на меѓународна легислатива. Имено, согласно член 2 од Конвенцијата за условите за регистрација на бродови 1986/Convention on Conditions for the Registration of Ships 1986, „државата на знамето е државата чие знаме се вее на бродот што е регистриран и има овластувањето за тоа.

МКПМ посебно го уредува прашањето на концептот на „државата на знамето“, и последиците од неговата имплементација. Најпрво МКПМ го уредува прашањето за одговорноста на државата под чие знаме плови конкретен брод во поглед на штетата предизвикана од воените или други владини бродови кои пловат со некомерцијални цели. Дополнително, МКПМ ги утврдува обврските кои што произлегуваат од употребата на конкретно државно знаме во отвореното море. На полето на имплементацијата на овој концепт, МКПМ го уредува спроведувањето на овој концепт, и конечно, известувањето на засегнатата држава – државата на знамето, и останатите засегнати држави.

Сите наведени дефиниции јасно ја апострофираат условеноста на „flag state“ од постоењето на „отворените регистри/open registers“. „Отворените регистри“ се логистика за имплементација на концептот на „државата на знамето“ во поморскиот транспорт. МКПМ содржи решение со кое се овластува секоја крајбрежна или континентална земја да воспостави регистер кој што ќе

<sup>4</sup> [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm), [пристапено на 11.08.2015].

<sup>5</sup> Припадноста се однесува на авторизацијата, јурисдикцијата на државата на знамето, врз бродот кој што плови под нејзино знаме.

<sup>6</sup> Akehurst M., A Modern Introduction to International Law, Unwin Hyman, London, 1988, p. 182.

послужи како регистрационен центар за бродовите од цел свет. Со воведувањето на можност од регистрација на бродската компанија во која било земја во светот каде што има отворен регистер, сопствениците на бродските компании се позиционираат во една привилегирана позиција, со право да одберат самостојно под кои превен режим ќе циркулира нивниот брод.

Со воведувањето на ова можност, бродските компании почнаат да воспоставуваат практика на регистрирање на сопствените бродови во регистрите што се најповолни за нив, односно со најлиберален правен режим. Либералноста во контекст на регистрацијата на бродовите значеше користењето на полибералната фискална политика и услови за циркулирање на бродот на отворено море. Условите за работа на бродот не се однесуваа само на состојбата во која плови бродот, туку и на условите за работа на бродот кои што ги создаваше сопственикот во согласност со меѓународната регулатива.

Како последица на ова практика, бројни регистри ширум светот беа отворени дури и од страна на земјите кои што не излегуваат на море (континенталните земји). Во контекст на ова, за кратко време „отворените регистри“ во Панама, Либерија, Маршалските острови итн. станаа најексплоатирани центри за регистрација на бродските компании ширум светот. „Отворените регистри“ во Панама, Либерија, Маршалските острови итн., им овозможува на бродските компании да ги користат регистрите со најголем комодитет за бродските компании.

Под влијание МКПМ и воспоставена практика, во современите услови на одвивање на поморската трговија постојат бројни грчки, италијански, американски бродови кои што пловаат под знамето на Панама, Либија, дури и континентална земја. Постепеното воспоставување на ова практика, и согледувањето на последиците од истата, придонесе кон создавањето на бројни критички статии и контроверзни прашања врзани за оправданост на регистрирање на бродските компании во отворени регистри. Постепно во академските истовремено и во стручните кругови концептот на „државата на знамето“ се замени со „знаме на подобност.“ Последново во смисла на фактот што се создава практика на регистрација на бродовите во регистрите што најмногу им одговараа на сопствениците на бродовите. За противниците на концептот на „државата на знамето“ овој концепт претставуваше само можност да се злоупотреби меѓународниот императивен поредок за стандардизирање на бродовите и заштита на животната средина. И покрај ова, бизнис секторот во светот ја перципираа како атрактивна ова можност.<sup>7</sup>

Почетоците на концептот на “знамето на подобност” *flag of convenience* се врзуваат за употребата на шпанското знаме од страна на Британските трговци со цел да ја избегнат шпанската монополска рестрикција во трговијата со Западна Индија.<sup>8</sup> Како типичен пример кога станува збор за почетоците на “*flag of convenience*,” во правната литература се среќава примерот на Британскиот рибар кој што го прикачил Француското знаме со цел ги избегне Британските рестрикции од Британската Влада.<sup>9</sup> За кратко време после согледувањето на можностите за избегнување на законските регулативи во секој од националните правни системи, во превозничката индустрија се создаде практика на регистрирање на бродовите во државите кои имаат најлиберална регулатива во поглед на стандардите што треба да ги исполнуваат бродовите. Најголемите бенефиции за бродските компании произлегуваат од можноста да не ги исполнуваат критериумите во поглед на условите за работа на бродот, состојбата на бродот од аспект на повреда на правата на животната средина, стандардите кои бродовите треба да ги исполнуваат во поглед на реализирањето на

<sup>7</sup> <http://shippinglawtimes.blogspot.mk/2007/12/evolution-of-flags-of-convenience.html>, [пристапено на 16.08.2015].

<sup>8</sup> FEBIN A.K., National University of Advanced Legal Studies, Cochin, India, Evolution of flags of convenience, shipping law notes, 2007.

<sup>9</sup> <http://www.irishtimes.com/news/fischler-urged-to-tackle-flags-of-convenience-issue-1.244991>, [пристапно на 12.08.2015].



соодветните транспортни маршрути итн. На овој начин се создаде практика на регистрација на бродовите во отворените регистри на државите кои што имаа најлиберален правен режим во поглед на сите овие критериуми и стандарди.

Независно од бројните меѓународни конвенции, директиви и регулативи на ЕУ, практиката покажа дека отстапките на бродовите регистрирани во Панама, Либерија и останатите отворени регистри, се далеку поголеми во однос на Германија, Швајцарија, Норвешка итн. Како последица на тоа се двете катастрофи кои се случија со Erika and Prestige, што претставуваше аларм за цела Европа.<sup>10</sup> Имено, после потонувањето на Erika and Prestige, беа направени огромни штети врз животната средина, при што се актуализираше прашањето за оправданоста на “*flag of convenience*” vis-à-vis материјалните штета предизвикана врз еколошката средина.<sup>11</sup> Бројни дебати, конференции на ова проблематика се организираа во интерес на оспорувањето на концептот во однос на заштитата на животната средина, и бројни други прашања од трудово правна димензија.<sup>12</sup> Сепак, “*flag of convenience*” останува да функционира во целосен капацитет, генерирајќи бројни дилеми и компликации посебно во делот на определувањето на одговорноста во случај на штета. И покрај бројните еколошки катастрофи, спорни прашања и дилеми, во најсовремените услови на реализирање на транспортните трансакции, се уште состојбата е *status quo*, барем во телот на практиката.

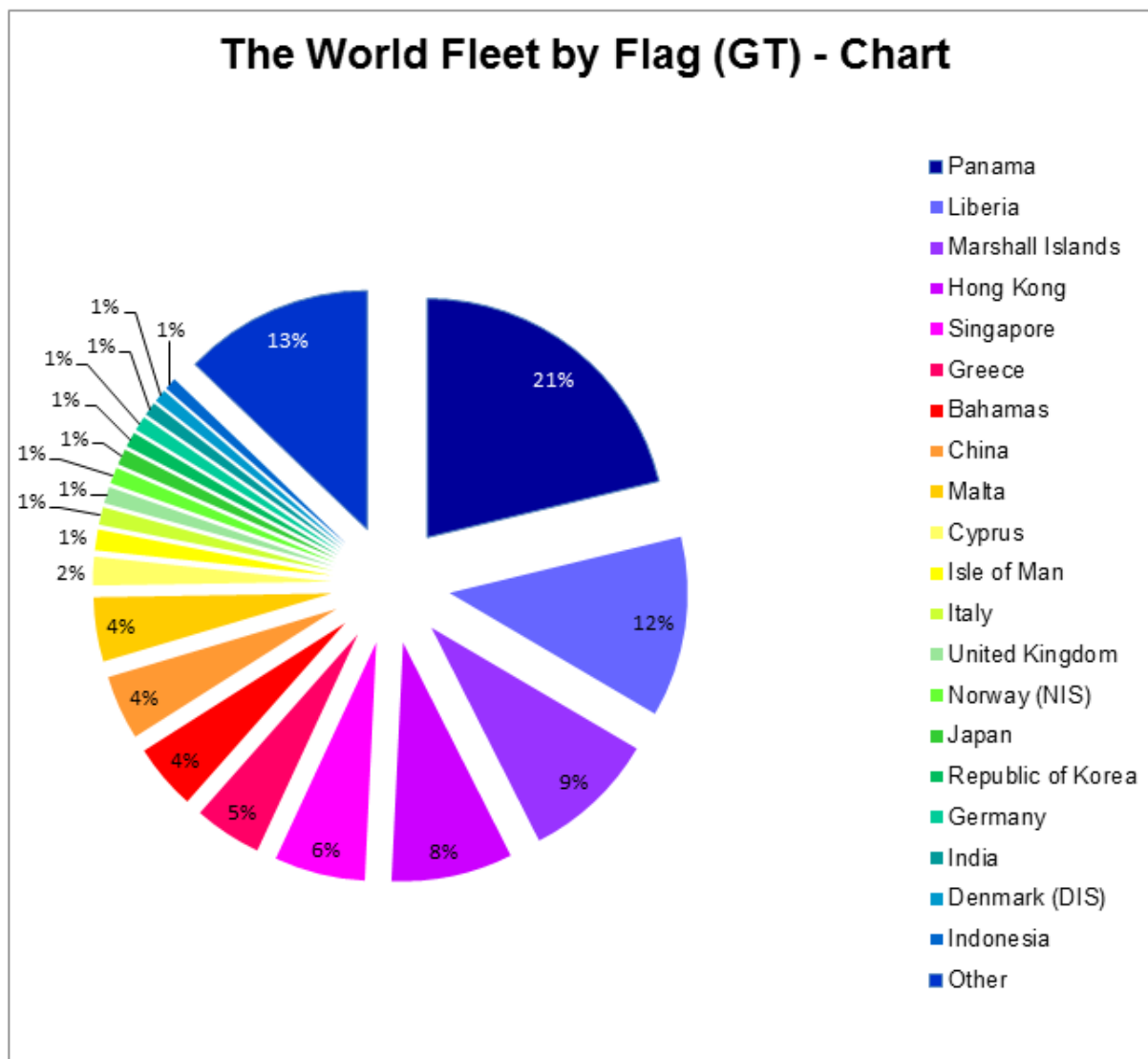
---

<sup>10</sup> Garcia R., The Prestige: One year on, a continuing disaster, 2003, p. 11.

<sup>11</sup> Види повеќе: Wetterstein P., Environmental Impairment Liability after, Stockholm Institute for Scandianvian Law 1957-2010, p. 230.

<sup>12</sup> Во контекст на ова проблематика, а во интерес на заштитата на животната средина и заштита на човековите права е реализацијата на проектот насловен како Legal aspects of maritime safety and security (MARSAFENET) во склоп на COST Action 2012-2016. Види повеќе: [http://www.cost.eu/COST\\_Actions/isch/IS1105](http://www.cost.eu/COST_Actions/isch/IS1105), [пристапено на 09.09.2015].





Source: UNCTAD Review of Maritime Transport, 2014

*Сликата е преземена од преглед на Конвенцијата за поморско право на ООН за трговија и развој од 2014 година*

## 2. ПРАВНИОТ РЕЖИМ НА КОНЦЕПТОТ НА ДРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО СПОРЕД МЕЃУНАРОДНА КОНВЕНЦИЈА ЗА ПРАВОТО НА МОРЕ

МКПМ е плод на подолгогодишно согледување на проблемите, дилемите, споровите кои се однесуваат на правото на морето, а кои согласно United Nations Conferences on the Law of the Sea held at Geneva in 1958 and 1960 останаа како нерешени и комплицирани во поглед на современата транспортна индустрија и трговија.<sup>13</sup>

<sup>13</sup> Entry into force on 16 November 1994 in accordance with article 308 (1), Registration: 16 November 1994, No. 31363, Status: Signatories: 167. Види повеќе за постапката за ратификација на конвенцијата за

Во рамки на текстот на конвенцијата, земјите потписнички тргнаа од потребата да се имплементираат принципите содржани во Резолуцијата 2749 (XXV) of 17 December 1970 in which the General Assembly of the United Nations, уредувајќи го правниот режим на територијалните, внатрешните води, и водите на отворено море. Токму отвореното море е подрачјето кое е во тесна врска со концептот на “Flag state” и заштита на принципот на слободно море. Овие одредби од МКПМ се однесуваат на сите делови од морето освен ексклузивната економска зона, територијалните води, внатрешните води и водите од архипелгот. Тргувајќи од овие решенија на конвенцијата, од исклучително значење е утврдувањето на правниот режим на одговорноста и надлежност на државите врз пловните објекти кои што поатуваат под нивно знаме. Имено, согласно МКПМ, земјата под чие знаме плови одреден бродот е должна да има целосна контрола врз состојбата на бродот и условите за работа во рамки на истиот. Попрецизно, со преземањето на одговорноста за состојбата на бродот, државата под чие знаме плови бродот *in concreto*, е надлежна за сите праша кои ќе се јават како спорни за време на реализирањето на транспортната маршрута.

За државите потписници на конвенцијата овие обврски изречно произлегуваат од член 94 од UNCLOS во делот именуван како „*обврски кои произлегуваат од употребата на државата на знамето*“. Во ова смисла, секоја држава е должна ефикасно да ја спроведува својата надлежност/јурисдикција и контрола во административните, техничките и социјалните прашања во бродот кој што плови под нејзиното знаме. Посебно, секоја држава е обврзана да: (а) води регистар на бродови во кои се содржани имињата и деталите на бродовите што пловат под нивното знаме, освен оние кои што се исклучени од генерално прифатените меѓународни правила по основ на нивната мала големина; (б) презеде надежност согласно внатрешното право над секој брод кое што го вее сопственото знаме и над капетанот, службениците и екипажот одговорни за административните, техничките и социјалните прашања кои се однесуваат на бродот. Секоја држава треба да ги преземе соодветните мерки на бродот што патува под нејзиното знаме во поглед на обезбедувањето на сигурност на море, со акцент помеѓу другото на:

(а) *Изградбата, опремата и безбедноста на бродот;*

(б) *Кадровското екипирање на бродот, работните услови, обуката на екипажот, земајќи ги предвид важечките меѓународни инструменти;*

(в) *Употреба на сигнали за одржување на врска и превенција на судири.*<sup>14</sup>

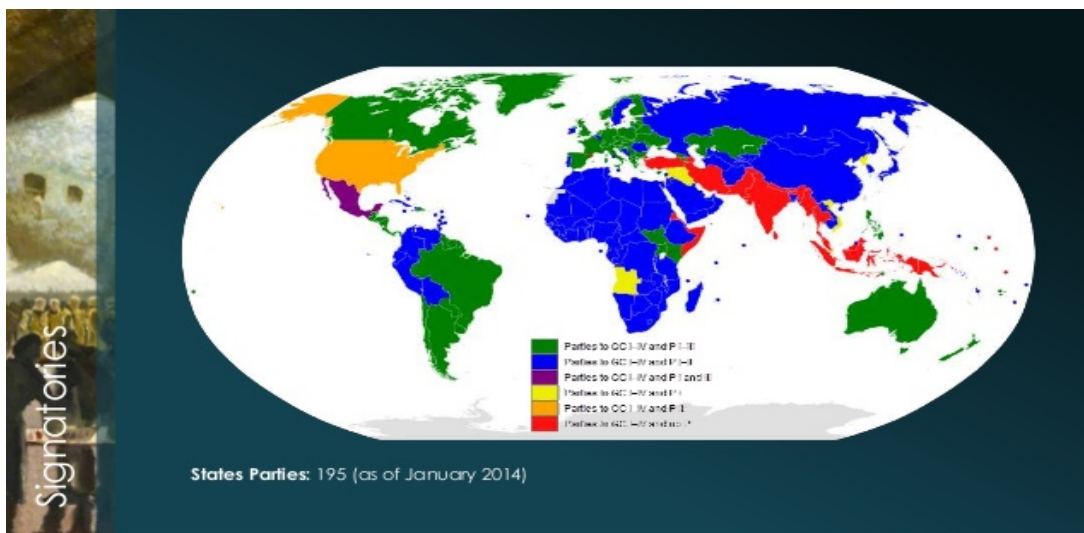
Покрај изречно наведените услови под кои одговараат државите под чие знаме плови бродот со субстандардни услови за работа, МКПМ содржи изречни одредби преку што ја апострофира одговорноста на државата во случај на отстапка на воените бродови во поглед на стандардите за пловење од МКПМ. Во контекст на ова, во чл. 31 предвиден е дел кој што се однесува на одговорноста на државите за штетата предизвикана од воените бродови или други владини бродови што пловат во некомерцијални цели и тоа: државата под чие знаме плови воениот или друг владин брод за некомерцијални цели, ако кој што не кореспондира со меѓународното право и регулатива од аспект на условите и стандардите за работа, има целосно одговорноста за направената загуба или штета на крајбрежните држави.<sup>15</sup>

---

МКПМ/UNCLOS: [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en#1](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en#1), [accessed on 11.09.2015].

<sup>14</sup> Според МКПМ, делокругот на мерки за кои што е надлежна државата под чие знаме плови одредено превозно средство е се однесува и на: секој брод пред регистрацијата и после регистрацијата во соодветни временски интервали е предмет на испитување од страна на „*квалификуван супервизор за бродски стандарди*“, а на бродот има табели, научички публикации, навигациона опрема и инструменти кои се соодветни за безбедна навигација на бродот. Секој брод е во надлежност на капетанот и офицерите кои поседуваат соодветни квалификации, особено во морепловството, навигацијата, комуникацијата и морскиот инженеринг. Конечно дека екипажот по квалификации и број на бродот е советен за големината, видот, машините и опемата на бродот (член 94, 1/2/3/4 (а),(б),(в) од МКПМ).

<sup>15</sup> Со цел да се зачува автономијата на воените бродови, независно од ова решение во МКПМ, во член 95 во делот - *Immunity of warships on the high seas/имунитет на воените бродови на отворено море*, изречно е



Сликата е преземена од [www.slideshare.net](http://www.slideshare.net), [пристапено на 19.09.2015]

### 3. ВЛИЈАНИЕТО НА КОНЦЕПТОТ НА ДРЖАВАТА НА ЗНАМЕТО ВРЗ ЗАШТИТАТА НА ПОМОРСКАТА СРЕДИНА

Концептот на „државно знаме“ е во тесна врска со заштитата на животната средина во меѓународното поморско право. Во делот на безбедност и сигурност на море, заштитата на животната средина е еден од приоритетите на обединетите нации. Во насока на ова е значењето на прашањето за одговорноста на државата под чие знаме плови бродот, за штетата предизвикана во отвореното море. МКПМ во делот *поморска средина/maritime environmental*, изречно ги предвидува обврските за „држаното знаме“ кои се однесуваат на задолжителноста во исполнувањето на меѓународните стандарди уредени во меѓународните регулативи. Во насока на ова, МКПМ во чл. 217/1 предвидува дека државите се должи да обезбедат усогласеност на условите на оперирање на бродовите кои што пловаат под нивно знаме, со меѓународните правила и стандарди воспоставени од страна на надлежните меѓународни организации или генерални дипломатски конференции, како и со прописите усвоени во Конвенцијата за спречување, намалување и контрола на загадувањето на морската средина. Државите потписнички на МКПМ се обврзуваат да обезбедат ефикасна примена на овие прописи и стандарди, независно од тоа каде се јавува повреда на регулативата.

Во насока на обезбедување на континуирано почитување на стандардите и регулативите, МКПМ ги обврзува државите потписнички на поседување соодветен сертификат издаден од страна на надлежно тело, со кое се потврдува потребната состојба на бродот (МКПМ, чл. 217/2). Овие решенија од МКПМ се во насока на обезбедување на опстанок на „отворените регистри“, а со цел манифестирање на сигурноста на бродовите евидентирани во „отворените регистри“ за време на пловењето во отвореното море. Водејќи сметка за одржување на нивото и состојбата на бродовите согласно меѓународно признаениот правен режим, МКПМ предвидува императивна одредба во

---

нагласено дека воените бродови на отворено море имаат целосен имунитет од јурисдикцијата на која било друга држава освен државата под чие знаме плови бродот.

делот на меѓународната соработка за субивање на неосоодветноста на бродовите со утврдените стандарди чиста животна средина и соодветни услови за работа на бродовите. Имено, секоја држава која ќе процени дека конкретен пловен објект отстапува од стандардите има право да се обрати до државата под чие знаме плови бродот, со цел да започне постапка за утврдување на условите и состојбата на бродот. За преземените мерки и активности, државата задолжително ги известува компетентните меѓународни организации. Последниве во интерес на обезбедување на безбедна и сигурна поморска средина промовираат преземање соодветни мерки во интерес на обесхрабрување на прекршувањата од страна на бродските компании (чл. 2017/6/7/8).

МКПМ претставува суштествената меѓународна правна рамка за обезбедување на сигурноста и безбедноста на море. Сепак, збиднувањата во последните децении (*случаите на пропаѓање на бродот Erika и Prestige*) манифестираат потреба од дополнителна интервенција во поглед на зачувувањето на поморската средина. Во интерес на ова прашање во рамки на ЕУ донесена е *Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control/Директива 2009/16 на Европскиот Парламент и Совет за пристанишната контрола*.<sup>16</sup> Под режимот на ова директива, пристаништата имаат надлежност да ги задржат бродовите кои што отстапуваа од стандардите и условите за оперирање на отворено море и условите за работа предвидени согласно режимот на МОТ. Базирајќи се на договорот за функционирање на ЕУ<sup>17</sup> и член 80(2) ЕУ ја усвои директивата давајќи ингеренции на пристаништата во делот на инспекцискиот систем на контрола. Во насока на прашањето за имплементацијата и применливоста на ова директива вредни да се апострофира фактот дека ова директива не се однесува на рибарските бродови.<sup>18</sup> Директивата се однесува секој брод и неговиот екипаж кој што се закотвуваат во пристаниште на земја членка. Пристаништата се овластени да вршат контрола на бродовите за кои процениле дека претставуваат ризик за реализирање на транспортната маршрута до крајната дестинација. Овој концепт на заштита на животната средина претставува дополнување на концептот на „државно знаме.“ Во контекст на ова интересен е фактот што директивата не ги исклучува од примената комерцијалните бродови.

Задржувањето на комерцијалните бродови во случај на постоење субстандардни услови за транспорт, не само што претставува ризик за поморската средина, туку истовремено го отвара и прашањето: *кој е одговорен за настаната штета поради одложувањето на пратката, расипувањето на стоката, продаднатата зделка итн.* Иако јасно е дека одговорноста за надомест *in concreto* зависи од вината на една од договорните страни (*продавачот или купувачот*), земајќи го предвид правото на регрес на страната која го ангажирала превозникот, и фактот дека за недостатоците на бродот (*субстандардни услови на оперирање*) е одговорна и државата под чие знаме плови бродот, се комплицира правото на надомест на штета. Имено, во случај кога испораката на стока на крајната дестинација ќе се одложи поради задржување на бродот во некое од пристаништето на транспортната маршрута, купувачот претрпува штета поради задоцнетото

<sup>16</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009L0016>, [пристапено на 17.09.2015].

<sup>17</sup> [http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index\\_en.htm](http://europa.eu/eu-law/decision-making/treaties/index_en.htm), [пристапно на 17.09.2015]

<sup>18</sup> Како дел од земјоделската политика на ниво на ЕУ, рибарењето и заштитата направата на рибарите во комерцијалните бродови претставува прашање од исклучително големо значење. Фактот што примената на *Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control* е исклучена од рибарските бродови укажува на исклучителната важност на ова прашање. Истото е предмет на уредување со посебна директива која што се однесува на заштита на исклучително битен сектор за економијата во ЕУ. Директивата не се однесува и на владините и воени бродови кои плочат за некомерцијални цели.

стигнување на пратката, или поради неможноста на исполнување на обврската што ја презеле во последователна трансакција со трето лице.<sup>19</sup>

Во лоцирањето на одговорноста за настанатата штета во случај на задржување на субстандарден брод во некое од пристаништата на транспортната маршрута. Имено, во случај на штета поради задоцнето испорачување, се поставува прашањето каква е одговорноста на државата под чие знаме патува бродот кој што има субстандардни услови. Факт е дека купувачот на стоката ќе има право да бара обештетување од страна на продавачот или превозникот,<sup>20</sup> меѓутоа се поставува прашањето дали државата која што била надлежна (*имала целосна контрола/јурисдикција*) за бродот и условите на негово оперирање, е одговорна за настанатата штета и по кој основ. Факт е дека бродот е задржан од страна на пристаништето и дека има штета, истовремено факт е дека штетата настанала поради задржувањето на бродот од страна на пристаништето. Меѓутоа, пристаништата како тела со јавно-правни овластувања, иако го задржале бродот и како резултат на тоа задоцнила пратката, отсуствува противправноста во нивните дејствија. *Пристаништата дејствуваат во рамките на своите овластувања како тела со јавно правни овластувања.* Оттука, нема протиправност и нема одговорност на нивна страна. Дилемата е дали и каков концепт на одговорност постои на страната на државата под чие знаме плови бродот со субстандардни услови.

*In concreto*, во случај кога бродот со субстандардни услови за оперирање ќе причини штета врз купувачот, одговорноста паѓа на превозникот, *дали и каква одговорност има државата под чие знаме плови бродот?!*

### **3.1. Одговорноста според концептот на државата на знамето во рибарскиот сектор и влијанието на пристанишната контрола**

Европската рибарска политика е дел од заедничката земјоделска политика (*земјоделство, рибарство и стандард на квалитетна храна*). Во последната деценија на 21 век и овие два сектора претрпеа бројни промени. Под влијание на светската криза, еколошките катастрофи, земјоделската и рибарската политика како посебен сегмент, претрпеа бројни реформи како во поглед на правиот режим на спроведување, така и во поглед на економските аспекти на реализирање. Базично, овие промени се однесува на поголемото учество на стејхолдерите во сите аспекти на политичкиот развој и промени во правната регулатива на одвирањето на поморскиот транспорт. Сепак, европската рибарска политика е атрактивна од повеќе аспекти. Генерално ова политика секогаш се доведува во врска со комерцијалните ефекти од оперирањето на рибарските комерцијални бродови. Сепак, во контекст на прашањето за влијанието на концептот на *„државата на подобност“*, како исклучително битно се поставува прашањето за работните услови на комерцијалните бродови и тоа: хигиена, медицинска грижа, квалитетот на храната, условите за спиење итн. Ова проблематика е

---

<sup>19</sup> Купувањето стока за време на нејзиниот поморски транспорт (за време додека стоката физички се наоѓа на бродот) е воспоставена деловна практика во поморската трговија. Во функција на реализирање на овој начин на купување на стока (во физичко отсуство на стоката), е создавањето на коносманот-товарен лист во поморскиот транспорт, со својство на хартија од вредност, и што е најбитно со статус на сопственички документ. Правна претпоставка е дека субјектот што го поседува овој документ е сопственик, односно има легитимно право на правото инкорпорирано (запишано) во документот/коносманот.

<sup>20</sup> Превозникот одговара за штетата врз стоката во случај кога тој издал чист коносман, што значи дека во моментот на товарањето, стоката била согласно договореното. Следствено, за секое отстапување од состојбата на стоката која била утврдена во договорот, е одговорен превозникот како резултат на тоа што стоката била под негова физичка контрола (*владение*).

тесно поврзана со бројни други прашања кои директно се одразуваат на глобалниот економски раст и развој.

Од друга страна, условите за работа на комерцијалните бродови за рибарење се условени од општите услови за работење на бродовите. Големи се бројките за загинати работници за време на спроведувањето на поморски транспортни маршрути. Европската Унија посветува исклучително големо внимание на ова проблематика. Имплементирањето на ова политика придонесе кон усвојувањето на неколку директиви и регулативи. Во насока на ова е и Директивата на советот од 1993 која што се однесува на обезбедувањето на минимум безбедност, сигурноста и работни услови на бродовите/Council directive 93/103/EC of 23 November 1993 concerning the minimum safety and health requirements for work on board fishing vessels (thirteenth individual Directive within the meaning of Article 16 (1) of Directive 89/391/EEC).

Понатаму, Директивата на советот од 1997 година која предвидува унифициран правен режим за рибарските бродови поголеми од 24 метри во должина.<sup>21</sup> Фокусот на сите наведени директиви и регулативи беа да се превенираат катастрофите кои што се однесуваат на потонувањето на бродовите, меѓутоа истовремено и кон жртвите во комерцијалните рибарски бродови. Покрај ова, за ЕУ посебна надеж претставуваше пристанишната контрола насочена кон рибарските бродови. Имено, пристанишната контрола се воспостави преку усвојувањето на повеќе меѓународни инструменти почнувајќи од 1982 година, а посебно после 1995 година.

Сите усвоени релевантни инструменти беа фокусирани на улогата на пристанишната контрола индивидуално, или преку регионалните тела за заштита на рибарската политика. (“RFBs”). Како најсоодветно дополнување се перцепираше улогата на Парискиот меморандум за соработка (MOUs).<sup>22</sup> Во Март 2005, the FAO Committee on Fisheries (“COFI”) го одобрија моделот на мерки на пристаништата во интерес на спречување на илегалното, нерегуларното и непријавеното рибарење (“FAO Model Scheme”).<sup>23</sup> Иако беа темална елаборација на ова прашање, компаративно погледнато, пристанишната контрола за кратко време се перцепираше како најдоосветен модел на превенција согласно со природата и целта на заштита од негативните рефлексии на концептот на „*знамето на подобност*.“

Конечно, договорот помеѓу социјалните партнери и Комисијата од 21 Мај 2012 што се однесува на имплементацијата Конвенцијата за работа во рибарењето/Work in Fishing Convention (2007), во надлежност на Меѓународната организација на трудот одигра клучна улога. Во контекст на ова, Комисионерот Марија Даманаки ќе истакне:<sup>24</sup> " Овој договор е клучен чекор за земјите членки да создадат правен основ за подобрување на условите за работа на рибарските бродови во Европа. Ова во принцип се однесува на сите рибарски бродови вклучувајќи ги и мултинационалните. Овој договор ги поврзува владите на земјите членки да ги подобрат условите за работа на рибарските бродови. Согласно Европската рибарска политика, владите преку пристанишните контроли нужно мора да водат сметка за условите за работа на рибарските бродови.

#### 4. ЗНАМЕТО НА ПОДОБНОСТ СПОРЕД ЕВРОПСКОТО ПРАВО И ПРАКТИКА

---

21 Council directive 97/70/EC of 11 December 1997 setting up a harmonised safety regime for fishing vessels of 24 meters in length and over [пристапено на 18.09.2015].

22 <https://www.parismou.org/>, [пристапено на 21.09.2015].

23 Swan, J., (2006). “Port State Measures to Combat IUU Fishing: International and Regional Developments.” Sustainable Development Law & Policy, Fall, p. 38-43, 82-83.

24 [http://ec.europa.eu/archives/commission\\_2010-2014/damanaki/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/archives/commission_2010-2014/damanaki/index_en.htm), [пристапено на 21.09.2015].



„Практиката на имплементирање на „знамето на подобност“ каде што сопствениците на бродовите ги регистрираат своите пловни објекти надвор од нивната држава, со цел да ги избегнат императивните регулативи и контроли, претставува сериозно зло во современиот поморски свет.“ Франц Фишлер, Комесар во ЕУ (2002).<sup>25</sup> Ваквата перцепција за концептот на „знамето на подобност“ е широко прифатена во рамки на Европската Унија. Сепак, и покрај ова, економските интереси се супериорни во однос на заштита на животната средина и останатите повреди на правната регулатива. Во контекст на ова во 2009 година на ниво на ЕУ усвоена е “Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements.”<sup>26</sup> Директивата која го уредува прашањето за „знамето на подобност“ помеѓу државите членки на ЕУ, има јасно утврдена цел и тоа: да се обезбеди поголема сигурност во имплементацијата на „знамето на подобност“, да се апострофира одговорноста на државите во подобрувањето на поморската безбедност и сигурност, и превенција од загадување од страна на бродовите кои што пловат под некое од знамето на државите членки.

ЕУ има богата судска практика и искуство што се однесува на правилното имплементирање на концептот на „знамето на подобност.“<sup>27</sup> Во насока на ова е еден од најпознатите истовремено и најконтраверзни случаи на примена на „знамето на подобност“ во рамки на ЕУ. Имено, со пресуда од 18 Мај 1989 година, горниот дом на парламантот во Британија се обрати со претходно прашање до Судот на правда на ЕУ (во понатамошниот текст СПЕУ). Прашањето се однесуваше на член 177 од договорот за европската економска заедница и интерпретацијата на европското право во однос на прашањето за обемот на ингеренции на националните судови во поглед на привремено ослободување за права што треба да се остварат согласно Европското право. Претходното прашање за СПЕУ произлезе од постапката започната против секретаријатот за транспорт на Велика Британија од страна на Factortame Ltd и други компании регистрирани под правниот режим на Британија. Тужбата беше поднесена и од страна на директорите и акционерите на тие компании, при што најголем дел од нив беа со Шанска националност (жалители во главната постапка). Компаниите тужители биле сопственици на 95 рибарски бродови регистрирани во регистрот во Британија согласно Законот за поморска трговија (Merchant shipping act) од 1984 година.<sup>28</sup> Во 1988 и 1926 година системот на регистрација на бродови и други пловни објекти на Британија претрпел значајни статутарни измени во Законот за поморска трговија од 1984 година.<sup>29</sup>

Со цел да се наруши претходно воспоставената состојба во бродските регистри, според новите измени потребно било да се направи пре-регистрација на претходно регистрираните пловни објекти. Сепак, условите за пререгистрирање и за прво регистрирање биле идентични. Имено, согласно измените од 1988 за регистрирање на пловен објект во Британски регистар нужно било

---

<sup>25</sup> Rodríguez R.B., Flags of convenience regulation within the European union and its future on international trade, No. 11, Julio-Diciembre de 2011, pp. 15-29.

<sup>26</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv:tr0020>, [пристапено на 11.09.2015].

<sup>27</sup> Judgment of the Court of 19 June 1990. The Queen v Secretary of State for Transport, ex parte: Factortame Ltd and others. Reference for a preliminary ruling: House of Lords - United Kingdom. Rights derived from provisions of Community law - Protection by national courts - Power of national courts to grant interim relief when a reference is made for a preliminary ruling. Case C-213/89.

<sup>28</sup> <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Vict/57-58/60/contents>, [пристапено на 04.08.2015].

<sup>29</sup> Суштината на измените и дополнувањата на Законот за поморска трговија биле во насокана спречување на таканаречената кражба на риби од страна на бродски компании кои што пловат под Британско знаме, а немаат никаква врска со Британија. Во насока се ова се промените во: Вториот дел од Законот за поморска трговија - Merchant Shipping Act 1988 and the Merchant Shipping (Registration of Fishing Vessels) Regulations 1988 ( SI 1988, No 1926 )..

сопстеникот на бродот да биде Британец, или 75 % од капиталот на бродската компанија да биде Британски. Со ова решение пазарот на шпанските комерцијални рибарски бродови бил затворен. За нив ова претставувало повреда на договорот за европска економска заедница, истовремено и повреда на правото на настанување во смисла на Европското право.

После неколкуте постапи пред долниот дом и горниот дом од парламентот, прашањето се отворило пред СПЕУ кој што истакнал дека има повреда на правото на ЕУ, и дека во духот на Европското право е да се обезбеди слобода на основање (*регистрација*) во отворените регистри на земјите членки.

СПЕУ го толкувал правото на слободно настанување на компаниите во смисла и на слободата на регистрирање на бродовите во „отворените регистри.“ Ова пресуда и бројните контроверзии околу неа се последица пред се на тоа што прашањето има економско-политичка димензија, што треба да се реши низ призмата на правната норма. Конфликтот наинтереси на Британија и Шпанија низ призмата на “*знамето на подобност*” и ингеренциите на парламентарното право на Британија во однос на Европското комунитарно право отворија и повеќе прашања со акцент на економските интереси.<sup>30</sup> *In concreto*, тука не стануваше збор за заштита на животната средина од загадување, меѓутоа покажа една поинаква димензија на прашањето за “*знамето на подобност*,” што беше во прилог на застапниците на теоријата за неоправдансоста на “*државата на подобност*.”

---

<sup>30</sup> Водејќи се од своите економски интереси, и согласно Европскиот правен режим, Британците овозможија регистрација на бродови што реално немаат никаква врска со Британија. Меѓутоа, конкретно Шпанците при ловењето се фокусираа на риба што за Британските потрошувачи воопшто не беше атрактивна. Од друга страна, постоеја типови на риби кои што за Британската популација се исклучително атрактивни. Следствено, промените на Британската Влада во делот на рибарската политика и односите со Шпанија. Види повеќе за ова: Arangonès J. J., *Regina v. Secretary of State for Transport Ex Parte Factortame Ltd.: The Limits of Parliamentary Sovereignty and the Rule of Community Law*, Fordham International Law Journal, Volume 14, Issue, 3 article 8, 1990, p. 778.



## ЗАКЛУЧОК:

Проблематика на „државата на знамето“ или во правната теорија и литература во негова пежоративна смисла познато како *знамето на подобност*„, е во тесна врска со бројни и разновидни прашања од широки државно политички и економски интереси. Во елаборирањето на концептот и одговорноста на „државата на знамето“ преку анализа на теоретските концепти, меѓународните конвенции и практиката на Европскиот суд на правда, констатиравме дека на ова поле на меѓународното транспортно право претстојат нови и се поголеми преврирања врзани за одредувањето на одговорноста на субјектите во ланецот на права и обврски од секојдневните транспортни маршрути.

Во елаборацијата на теоретските концепти и преку анализа на случајот *Factortame Ltd and others - Reference for a preliminary ruling: House of Lords - United Kingdom*, констатиравме дека постои супериорност на бизнис интересите во однос на интересите на здравата и чиста животна средина и заштитата на трудово правната димензија во поморското право. Земјите членки на ЕУ истовремено и останатите земји во светот комплетно свесни за недостатоците на системот се фокусираат на подобрувањето на меѓународната регулатива, и го промовираат имплементирањето и ратификувањето на конвенциите со интерес на редуцирање на отстапките во однос на бродовите и пловните објекти *versus* условите за работа предвидени во меѓународно правниот режим. Во низата инструменти за редуцирањена на негативните рефлексии исклучително важно место зазема концептот на пристанишната контрола и суперизија на условите за работа во бродските компании. Во одредена мерка пристанишната контрола превенира ситуации на еколошки и економски катастрофи, меѓутоа реално во истражувањето на материјалите што ни беа на располагање како исклучително битно ни се наметна прашањето за штетата од субстандардните бродови причинети врз меѓународните трговски трансакции, во случај кога јасно е дека држаата под чие знаме плови бродот отстапила од меѓународната регулатива за бродските регистри. Во интерес на редуцирање на овие проблеми како спорени истовремено и контроверзни се наметнаа прашањата: дали се зголемат ингеренциите на државите под чие што знаме пловат бродовите, односно дали да се зголеми одговорноста на „отворените регистри“ во поглед на почитувањето на меѓународните регулативи, стандарди и практики, или да се зголеми надлежноста на пристанишната контрола како *modus operandi* за подобрување на безбедноста во поморските површини.

Од теоретската анализа констатиравме дека зголемувањето на ингеренциите на пристанишните контроли само во одредена мерка ќе придонесе кон подобрување на состојбата. Клучниот проблем е во обврзувањето на државите да се усогласат со меѓународните регулативи без отстапки во ните еден сегмент од транспортните маршрути. „Отворените регистри“ во целост да кореспондираат со сетот на меѓународно правни правила како би се создало поле за еднакво третман на сите бродски компании. Ваквите мерки во одредена мерка ќе придонесат и кон редуцирање на можност за дискриминирање на приватните компании задржани во пристаништата, во случај кога бродските компании се во сопственост на субјекти чии капитал потекнува од различни држави. Сепак, ова е само еден сегмент од проучувањето на ова прашање. Во истражувањето на ова проблематика ни се наметнаа бројни спорни прашања, што е причина за понатамошна темелна анализа. Како стожерно на полето на ова проблематика, стои фактот што Европа и светот конечно го сфатија значењето на ова прашање врз скоро сите сегменти на меѓународното право.

## **КОРИСТЕНА ЛИТЕРАТУРА:**

### **Научни и стручни трудови:**

1. Goodman, Camille Jean --- "The Regime for Flag State Responsibility in International Fisheries Law - Effective Fact, Creative Fiction or Further Work Required?" [2009] ANZ Mar Law JI 16; (2009) 23(2) Australian and New Zealand Maritime Law Journal 157, <http://www.austlii.edu.au/au/journals/ANZMarLawJI/2009/16.html>;
2. Schatz Valentin J., Combating Illegal Fishing in the Exclusive Economic Zone – Flag State Obligations in the Context of the Primary Responsibility of the Coastal State, Go JIL Vol. 7, No. 2 (2015).
3. Garcia R., The Prestige: One year on, a continuing disaster, Official report from marine officer, WWF Spain, 2003;
4. Rodríguez R.B., Flags of convenience regulation within the European union and its future on international trade, No. 11, Julio-Diciembre de 2011;
5. Wetterstein P., Environmental Impairment Liability after, Stockholm Institute for Scandinavian Law, 1957-2010;
6. Akehurst M., A Modern Introduction to International Law, Unwin Hyman, London, 1988;

7. Febin A.K., National University of Advanced Legal Studies, Cochin, India, Evolution of flags of convenience, shipping law notes, 2007;
8. Swan, J., Port State Measures to Combat IUU Fishing: International and Regional Developments.” Sustainable Development Law & Policy Fall, 2006;
9. Takei Y., Institutional Reactions to the Flag state that has failed to discharge flag state responsibility, Netherlands International Law Review, 2012.
10. Aragonès J. J., Regina v. Secretary of State for Transport Ex Parte Factortame Ltd.: The :Limits of Parliamentary Sovereignty and the Rule of Community Law, Fordham International Law Journal, Volume 14, Issue, 3 article 8, 1990.
11. Proposal for guidelines on the Flag state inspection of working and living conditions on board fishing vessels, For discussion at the Meeting of Experts to Adopt Flag Stat Convention, 2007 (No. 188) (Geneva, 21–25 September 2015).

#### **Меѓународно прописи:**

1. Directive 2009/16/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on port State control, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX:32009L0016>,
2. Directive 2009/21/EC of the European Parliament and of the Council of 23 April 2009 on compliance with flag State requirements, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:32009L0021>,
3. United Nation on the Law of the Sea, 1982, [http://www.un.org/Depts/los/convention\\_agreements/convention\\_overview\\_convention.htm](http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/convention_overview_convention.htm),
4. Consolidated version of the Treaty on the Functioning of the European Union, Official Journal C 326 , 26/10/2012 P. 0001 – 0390, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex:12012E/TXT>.
5. United Nations Conferences on the Law of the Sea held at Geneva in 1958, [https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en#1](https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XXI6&chapter=21&Temp=mtdsg3&lang=en#1).